Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8605**

17. Wahlperiode 08. 02. 2012

Antrag

der Abgeordneten Caren Lay, Sabine Leidig, Katja Kipping, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.

Kundenfreundliche Bahn für alle

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Qualität der Dienstleistungsangebote der Deutschen Bahn AG (DB AG) für Fahrgäste ist stark gesunken. Die einseitige und kurzfristige betriebswirtschaftliche Ausrichtung der DB AG hat notwendige Investitionen blockiert. Seit der Bahnreform 1993/1994, dem Einstieg in die Privatisierung, wurde das Schienennetz um 7 000 km gekappt, wurden Tausende Bahnhöfe und Schalter geschlossen und die Zahl der Beschäftigten im Schienenverkehrssektor halbiert. Vor allem ostdeutsche Städte sind häufig schlecht angebunden. Viele Ziele im ländlichen Raum sind heute nicht mehr mit der Bahn erreichbar, während Milliarden Euro in Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 fließen. Nur rund 3 700 von 5 700 Bahnhöfen sind barrierefrei und auch bei den Zügen gibt es erhebliche Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit. Schlechte Sicherheits- und Servicestandards sind die Folgen eines Fahrens auf Verschleiß. Belegschaftsabbau, Arbeitsintensivierung und ein schlechtes Betriebsklima wirken sich auf Beschäftigte und Fahrgäste gleichermaßen negativ aus. Unabgestimmte Fahrpläne und unterschiedliche Tarifsysteme sind weitere Ergebnisse der Privatisierungspolitik im Eisenbahnverkehr, die den Fahrgästen zu schaffen machen. Zugleich sind die Preise in die Höhe geschnellt. Für viele Menschen ist Bahnfahren unbezahlbar geworden. Obwohl ein Börsengang – zumindest bis auf Weiteres – abgesagt wurde, räumt die DB AG weiterhin der Gewinnmaximierung Vorrang vor der Kundenfreundlichkeit ein. Aktuell plant die DB AG unter anderem einen weiteren Abbau von rund 700 Stellen im Servicebereich der Reisezentren bis 2016 (Frankfurter Rundschau, 7. November 2011).

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das Ziel muss eine kundenfreundliche Bahn für alle sein. Auch ökologisch ist die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene dringend geboten. Doch Ansätze für eine solche Wende hin zur Schiene sind lediglich in Teilen des Schienenpersonennahverkehrs erkennbar. Im Schienenpersonenfernverkehr gibt es sogar die entgegengesetzte Tendenz: Allein von 1995 bis 2009 ist die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr um 15 Prozent zurückgegangen (Verkehr in Zahlen 2010/2011). Es besteht somit ein besonderer Handlungsbedarf, die Bahn wieder am Gemeinwohl zu orientieren und störungsfreies Bahnfahren für alle zu ermöglichen. Dazu muss die Bundesregierung ihrem Auftrag nach Artikel 87e des Grundgesetzes nachkommen: Der Bund ist danach verpflichtet, beim Ausbau

und Erhalt des Schienennetzes sowie bei den Bahnverkehrsangeboten dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung zu tragen. Außerdem hat die Bundesregierung durch ihre Stellung im Aufsichtsrat des – noch – privaten, aber sich zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindlichen Unternehmens mannigfaltige Einflussmöglichkeiten auf die kundenfreundliche Ausgestaltung des Bahnverkehrs.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

ein Konzept für eine kundenfreundliche Bahn vorzulegen und dabei Folgendes zu berücksichtigen:

1. Kundenfreundliches Angebot von Bahnverbindungen und gute Erreichbarkeit der Bahn für alle:
   - systematischer Netzausbau in Hinblick auf Kundennähe, dabei insbesondere Erschließung in der Fläche;
   - Entwicklung eines integralen Taktfahrplans (ITF) für den gesamten Schienenbereich und Organisation des gesamten Schienenpersonenverkehrs auf Basis eines solchen ITF, womit alle Städte im Schienenfernverkehr regelmäßig im Grundtakt von mindestens einer Stunde angefahren werden und Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft sind;
   - Erarbeitung eines entsprechenden gemeinsamen Konzepts mit den Bundesländern.
2. Erschwingliche Preise und ein übersichtliches Tarifsystem:
   - deutliche Absenkung des Bahnpreisniveaus und ein erschwingliches Angebot bei den regulären Preisen statt nur bei befristeten und kontingentierten Sonderangeboten;
   - Einführung eines Sozialtickets (= BahnCard 50 für 20 Euro);
   - ermäßigte Mehrwertsteuer im Schienenpersonenfernverkehr;
   - ausreichende und transparente Verfügbarkeit von Sparpreisen gewährleisten;
   - Verzicht auf überhöhte Zusatzkosten für Reservierungen, Ticketzustellungen und Umbuchungen.
3. Orientierung auf Kundenbindung:
   - Senkung der Preise für die beiden Mobilitätskarten BahnCard 50 und BahnCard 100 auf ein Niveau, bei dem eine massive Steigerung der Zahl derjenigen, die diese Karten nutzen, erreicht wird;
   - familien- und kinderfreundliche Rabatte bei diesen Mobilitätskarten;
   - kostenlose Fahrten für Kinder bis 6 Jahre und kostenlose Mitnahme durch Erwachsene für Kinder bis 14 Jahre erhalten, Reservierungsmöglichkeiten für Kinderabteile per Internet beibehalten.
4. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit:
   - als Zielvorgaben formulieren: Pünktlichkeit bei 95 Prozent aller Fahrten und vermittelte Anschlüsse bei 97 Prozent;
   - die Mindestentschädigung für Fahrgäste bei Verspätungen von 30 bis 59 Minuten auf 25 Prozent und bei Verspätungen ab 60 Minuten auf 50 Prozent des vollen Fahrpreises gesetzlich festlegen;
   - bei der Regelung der Entschädigungszahlungen die durchgehende Reisekette vom tatsächlichen Abfahrtsort bis zum tatsächlichen Zielort der Fahrgäste berücksichtigen und Schadensersatz für entstandene (Folge-)Schäden gewähren;

- bei Baumaßnahmen Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr so gering wie möglich halten.

5. Kundengerechter Fahrkartenverkauf:
   - Ticketverkauf am Schalter ausbauen, statt Schalter zu schließen und Schalterkundschaft durch teurere Tickets zu benachteiligen;
   - Aufschläge wie beispielsweise für einen ICE müssen jederzeit problemlos und ohne Zusatzkosten im Zug nachgelöst werden können;
   - Fahrkartenautomaten müssen bedienungsfreundlich sein.
6. Sicherheit, Service und Barrierefreiheit für alle:
   - regelmäßige Wartung der strategischen Bauteile auf höchstem Sicherheitsniveau;
   - optimale Wartung der Heizungen und Klimaanlagen;
   - Sicherung der Bahnsteige;
   - Herstellung vollständiger Barrierefreiheit innerhalb von zehn Jahren im Schienenverkehr unter anderem durch Servicepersonal, Aufzüge, Rampen, Gleisübergänge, Breite von Bahnsteigen, taktile Rillen, Lautsprecheransagen, Einsatz und Entwicklung von fahrzeuggebundenen und von den Betroffenen weitgehend autonom zu bedienenden Einstiegshilfen;
   - Einführung einer Sitzplatzgarantie, bei möglicher Überfüllung wahlweise Einsatz von Ausgleichszügen oder ein Sitzplatz in der freien 1. Klasse zum Preis der 2. Klasse;
   - deutlich mehr Kinderabteile und mehr Platz für Rollstuhlfahrende, Fahrräder und Gepäck;
   - Fahrradmitnahme auch im ICE;
   - barrierefreie sanitäre Anlagen auf den Bahnhöfen und in Zügen in hygienischem und gepflegtem Zustand.
7. Demokratische Interessenvertretung und Aufsicht:
   - Fahrgäste und Umwelt- sowie Behindertenorganisationen über Verbände und Beiräte in alle die Kunden betreffenden Entscheidungen einbeziehen;
   - Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Deutsche Bahn AG verändern, so dass Fahrgastverbände und Umweltorganisationen vertreten sind.

Berlin, den 8. Februar 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Frühere Bundesregierungen und auch die aktuelle dokumentierten mehrfach, dass sie aufgrund des 100-prozentigen Eigentums des Bundes bei der DB AG durchaus bereit und in der Lage sind, direkten Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des Unternehmens zu nehmen. So war es eine explizite Entscheidung der damaligen Bundesregierung, Hartmut Mehdorn im Jahr 1999 als neuen Bahnchef zu benennen. 2009 war es wiederum eine Entscheidung der Bundesregierung, Hartmut Mehdorn zum Rücktritt zu bewegen und Dr. Rüdiger Grube als dessen Nachfolger zu bestimmen. Doch die Einflussmöglichkeiten beschränken

sich nicht nur auf die Personalpolitik. So hatte die wiedergewählte Bundesregierung im Herbst 2002 sogar im Koalitionsvertrag zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ausdrücklich das neue Bahnpreissystem PEP unterstützt, das dann jedoch ein halbes Jahr später spektakulär zurückgenommen werden musste.

Die Bahnpreise sind seit 2003 einschließlich der am 11. Dezember 2011 in Kraft getretenen Erhöhungen laut Angaben der DB AG um über 31 Prozent gestiegen. Das ist bereits mehr als das Doppelte der Inflationsrate im selben Zeitraum. Bereinigt um die Inflation sind es auch nach offiziellen Angaben real gut 15 Prozent. Da die Preissteigerungen nicht allein über direkte Erhöhungen, sondern beispielsweise auch durch den Zwang zum Umsteigen auf teurere Züge erfolgten, dürfte das Zugfahren in diesen acht Jahren real um gut 20 Prozent teurer geworden sein. Bahnfahren muss auch ohne zeitliche Bindung an Spezialangebote für alle Menschen erschwinglich sein. Im Sinne des Gemeinwohls muss die Bundesregierung daher ein kundenverträgliches Preisniveau sicherstellen, zum Beispiel durch Preisobergrenzen oder Kilometerpreise.

Um finanziell benachteiligten Menschen die Teilnahme am überregionalen Fernverkehr zu eröffnen, ist ein Sozialticket der DB AG einzuführen. Es ist unbürokratisch gegen Vorlage eines Transferleistungsbescheids auszustellen.

Vielfahrerinnen und Vielfahrer brauchen geeignete Angebote. In der Schweiz haben attraktive Preise für die beiden Mobilitätskarten Halbtaxticket (entspricht weitgehend der BahnCard 50) und Generalabonnement (entspricht der BahnCard 100) zu einer weiten Verbreitung geführt. Bei der Berücksichtigung der unterschiedlichen Bevölkerungszahl werden die Mobilitätskarten in der Schweiz gut zehn Mal mehr gekauft als die vergleichbaren Produkte der DB AG.

Selbst bedienungsfreundliche Fahrkartenautomaten oder das Internet können den Verkauf am Schalter nicht ersetzen. Denn nicht für jede Zugverbindung kann die Karte am Automaten erworben oder der Preis angezeigt werden. Viele Menschen fühlen sich von der Automatentechnik überfordert. Nicht alle verfügen über einen Internetzugang und viele, die einen Zugang haben, wünschen nicht, auf diesem Weg Tickets zu buchen. Millionen Fahrgäste bevorzugen die persönliche Beratung, was durch die demografische Entwicklung künftig noch mehr der Fall sein wird. Aus all diesen Gründen muss der Verkauf am Schalter personell gestärkt werden, statt Kapazitäten abzubauen.

Verspätungen und verpasste Anschlusszüge sind größtenteils hausgemacht und vermeidbar. So sind Verspätungen durch Weichen- oder Signalstörungen oft durch mangelnde technische Wartung bedingt. Die auf den Schienenstrecken festgestellten Mängel müssen behoben und beispielsweise Langsamfahrstellen beseitigt werden, statt Fahrzeiten zu verlängern und Langsamfahrstellen in den Fahrplan einzuarbeiten. Letzteres wird bisher gelegentlich dazu genutzt, Neubauprojekte mit einem Milliarden-Euro-Investitionsaufwand zu begründen. So benötigte der ICE auf der Strecke Stuttgart–München im Herbst 2011 144 Minuten. Doch 1995 lag die Fahrtzeit bei nur 121 Minuten. Die derzeit im Bau befindliche Neubaustrecke über die Schwäbische Alb wird mit einer Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Ulm auf 109 Minuten begründet. Im Vergleich zu 144 Minuten mag die Beschleunigung beeindrucken. Im Vergleich zu 121 Minuten wirkt der Aufwand von 4 bis real 7 Mrd. Euro Investitionskosten jedoch völlig überzogen.

Mangelnde Sicherheit und unzureichender Service sind ebenfalls Folgen der gefährlichen Sparpolitik der DB AG. Wartungsarbeiten wurden und werden systematisch abgebaut. Die Entgleisung des ICE bei Eschede am 3. Juni 1998 war eine Folge unzureichend geprüfter, ungeeigneter Räder. Der Bruch einer ICE-Achse am 8. Juli 2008 in Köln, der glücklicherweise in vollem Umfang erst bei einer Langsamfahrt erfolgte, hätte laut Eisenbahn-Bundesamt unter

anderen Bedingungen „eine Eisenbahnkatastrophe wie in Eschede“ zur Folge haben können. Seit 2000 sind dem Eisenbahn-Bundesamt 24 Radsatzwellenbrüche bekannt geworden (Bundestagsdrucksache 17/702, zu Frage 105).

Auch Barrierefreiheit ist immer noch die Ausnahme im Bahnverkehr. Sinnvoll ist hier grundsätzlich der Einsatz einer Technik, die der Würde der Betroffenen gerecht wird. Notwendig sind daher insbesondere fahrzeuggebundene und von den Betroffenen weitgehend autonom zu bedienende Einstiegshilfen.

Selbst Fahrradstellplätze im ICE sind kein technisches Problem. Es sind politische Entscheidungen. Die DB AG hat entschieden, Kindersitze herauszureißen, um Reinigungskosten zu sparen. Derzeit plant sie, die Grundreinigung von sechs auf zehn Wochen zu strecken (Frankfurter Rundschau, 7. November 2011). Nötig ist ein Richtungswechsel hin zu Sicherheit und Service für alle. Eine kundenfreundliche Bahn muss dabei zugleich eine beschäftigtenfreundliche Bahn sein.

Öffentliche Unternehmen unter demokratischer Kontrolle können den Bürgerinteressen grundsätzlich besser gerecht werden als einseitig auf Gewinnmaximierung ausgerichtete Privatunternehmen. In jedem Fall gilt: Fahrgastinteressen müssen in wichtigen Gremien angemessen repräsentiert sein, um wirksam in Unternehmensentscheidungen einzugehen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333